Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1944 de 2003

SINDICATO ÚNICO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP)

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de julio de 2003

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Martha Montaner, Presidenta y Ricardo Castromán Rodríguez, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Ricardo Castromán Rodríguez, Juan Domínguez, Amida Jardim y Víctor Rossi.

INVITADOS: Señores Carlos Ures, Presidente; Oscar López, Secretario; Shubert Méndez y Carlos Luscher, Vocales.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos, integrada por los señores Carlos Ures, Presidente; Oscar López, Secretario, y Shubert Méndez y Carlos Luscher, vocales.

SEÑOR URES.- Saludamos a los integrantes de la Comisión y les agradecemos que nos hayan recibido.

Lo que nos condujo a pedir esta reunión es la preocupación que tenemos los trabajadores de la Administración Nacional de Puertos por las políticas que se están desarrollando a raíz del dragado. Aunque esa no es la única preocupación que tenemos los funcionarios de la ANP, hace que concurramos aquí a hacer planteos y preguntas que sabemos tal vez no puedan ser contestadas en el día de hoy, pero seguramente su preocupación como legisladores los llevará a interiorizarse acerca de lo que está pasando en el puerto y en el Río Uruguay, es decir todo lo que concierne a la navegabilidad y al dragado.

Para ser mucho más concisos y no olvidarnos de nada hemos traído un esquema bastante resumido que vamos a leer y luego las preguntas de ustedes serán contestadas por los compañeros.

"Navegabilidad y dragado: una política de Estado.- Las tareas de los puertos involucran varios problemas y afectan muchos intereses. Si se los considera parte de un sistema nacional de transporte, al igual que los demás subsistemas, deben considerarse entre otros, los aspectos de la infraestructura operativa y el de las vías de acceso las cuales condicionan su vida presente y futura.- ¿Asegurar la navegabilidad es parte de las políticas de Estado?, sí. Es la única forma de que los usuarios tengan una opción real en los puertos. La navegabilidad incluye dos grandes aspectos: la seguridad para la navegación (señalización y balizamiento) y el mantenimiento de los canales de acceso y dársenas (dragado).- Las vías navegables y las dársenas exigen determinados calados, lo cual origina que las tareas comúnmente denominadas de dragado enfrenten dos labores diferentes, las que modifican las profundidades y las que mantienen cotas y soleras.- Estas tareas que se realizan bajo la superficie requieren de mucho dinero, al año son varios los millones de dólares que se pagan de una forma u otra por el sistema, tanto en aguas jurisdiccionales como en las compartidas con la Argentina.- También deben considerarse como una política de Estado porque involucran decisiones para períodos cortos, medianos y largos, los cambios en el desarrollo del comercio y los buques si bien más veloces que antes permiten anticiparse al desarrollo.- En un diagnóstico primario y sintético destacamos los siguientes elementos a tener en cuenta.- El sistema de navegabilidad involucra la red troncal con los canales del Río de la Plata y Martín García, canales de acceso al Puerto de Montevideo (35 kilómetros) y Terminal de ANCAP, dársenas de Montevideo, Colonia, Nueva Palmira y Fray Bentos.- Sistema público y privado.- El sistema de navegabilidad (en sus dos aspectos) está a cargo del Estado interviniendo varios organismos: la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), la Armada, la ANP y MTOP.- Las tareas se realizan en forma directa con el equipamiento disponible, básicamente en propiedad de la ANP y la Armada, o recurriendo al sistema de concesión.- La Armada tiene un gasto de US$ 1:300.000 anuales por sus servicios de iluminación y balizamiento.- El dragado estatal, realizado por la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas ha quedado reducido a la ANP.- El gasto de la ANP utilizando sus propios equipos es de US$ 6:000.000 anuales aproximadamente.- En los últimos tiempos, las áreas tradicionales han sido invadidas por contratos con empresas privadas que representan gastos muy significativos, la nueva modalidad es presentada como un trabajo complementario sobre el cual luego resta hacer el mantenimiento.- Estas obras complementarias son presentadas inicialmente como beneficiosas económicamente, para luego aprobar adicionales que incrementan los importes sin un límite concreto, a modo de ejemplo detallamos el siguiente.- 2003- Contrato con Boskalis Internacional B.V..- Objeto: dragado de corrección del Canal de Acceso y Antepuerto del Puerto de Montevideo.- Obra: Profundidad mínima de 10,5 metros respecto al cero y soleras de 120 y 140 metros según zona.- Costo: US$ 4:094.000.- Ampliación: profundización del dragado y aumento de las soleras.- Obra: Profundidad a 11 metros del cero y uniformidad de soleras a 140 metros.- Costo: US$ 1:498.131.- Gasto a la fecha sin comenzar las obras: US$ 5:592.131.- A su vez las dragas de la ANP poseen una capacidad de trabajo que puede llegar a un promedio de 80.000 metros cúbicos por día.- Además se poseen equipos con un sistema de 3.000 metros cúbicos diarios destinado a un dragado más delicado en los sitios de atraque.- La Comisión Administradora del Río de la Plata (dependiente del MREE) entre uno de sus cometidos principales incluye al Canal Martín García, Uruguay contribuye con el 50% de los gastos.- Las obras del Canal Martín García comenzaron en enero de 1997 inaugurándose en enero de 1999 a un costo de US$ 100:000.000 para los dos países consistiendo la obra básicamente en lograr una profundidad de 32 pies en los 106 kilómetros de largo.- La empresa concesionaria es RIOVIA S.A. (integrada por Boskalis Internacional B.V. y otras) además se encarga del mantenimiento y balizamiento con un costo fijo de US$ 10:000.000 anuales, por un período de ocho años.- En resumen el costo del Canal Martín García es de US$ 180:000.000, de los cuales corresponden a Uruguay el 50%.- Los beneficiarios.- Los principales beneficiarios son las empresas internacionales de dragado. La empresa RIOVIA S.A., concesionaria del Canal Martín García no tiene riesgos empresariales. Si los Estados no disponen del dinero, como es del caso, pueden retirarse y recuperar todo por juicio.- Evidentemente otra alternativa es ampliar el negocio realizando nuevas obras a cargo del Estado.- Supuestamente la viabilidad económica de las obras debieran tener como referencia el tráfico de los buques, los costos que asumen las navieras se trasladan a la mercancía naturalmente, de hecho si no se cobra todo el costo de las obras el Estado está realizando un subsidio.- Resulta evidente que con los ingresos del tráfico que existe por Martín García no se puede pagar ni siquiera el mantenimiento.- También resulta evidente que la ecuación económica no será positiva para el canal de acceso del Puerto de Montevideo".

Esto es, esquemáticamente, lo que venimos a plantear a la Comisión y estamos a las órdenes.

SEÑOR CASTROMÁN RODRÍGUEZ.- Hemos escuchado atentamente lo que el Presidente del SUANP ha leído y hemos subrayado algunas cosas. Creo que lo expresado es parte de una no política

del Estado uruguayo en materia portuaria; por lo menos esa es nuestra opinión firme. Los números que ustedes dan son elocuentes y nos hacen reflexionar.

Tengo algunas preguntas para hacer. En la descripción que hacían, al referirse al contrato con la empresa Boskalis Internacional B.V. y en particular a las obras, el documento dice: "Profundidad mínima de 10,5 metros respecto al cero y soleras de 120 y 140 metros según zona.- Costo: US$ 4:094.000", y en el párrafo siguiente aparece un costo por otro trabajo de US$ 1:494.131. Luego se expresa: "Gasto a la fecha sin comenzar las obras: US$ 5:592.131". ¿Esto quiere decir que se pagó ese dinero y no se ha realizado el trabajo?

Además, ustedes expresan que la ANP tiene dragas que pueden llegar a una capacidad de trabajo de 80.000 metros cúbicos por día y que además poseen equipos que pueden extraer 3.000 metros cúbicos diarios, destinados a un dragado más delicado.

A la vez expresan que la empresa concesionaria es RIOVIA S.A. a la que está integrada la empresa a la que se referían y algunas otras, que -como se expresa en el documento- "se encarga del mantenimiento y balizamiento con un costo fijo de US$ 10:000.000 anuales, por un período de ocho años".

De acuerdo con los números que ustedes nos han brindado, el costo del mantenimiento y el tráfico por el Canal Martín García -que según información que poseemos tiene problemas- no sería de US$ 100:000.000 sino de US$ 180:000.000.

Otro asunto preocupante es que los beneficiarios, en este caso la empresa RIOVIA S.A., no tiene ningún tipo de riesgo. Nosotros tenemos conocimiento de que el Estado está adeudando una partida muy importante por los servicios que estaría prestando esta empresa por lo que ella con total derecho, quizás por lo que implicaron los acuerdos de partes, podría entablar un juicio al Estado y, además, retirarse y dejar la obra sin terminar, lo que acarrearía un problema muy serio para el Uruguay, para su producción y para la entrada y salida de mercadería.

Por último, debo decir que concuerdo con ustedes -de acuerdo con la rápida descripción que hicieron- en que de hecho esto es, a mi modesto juicio, una suerte de subsidio que el Estado está realizando por estas obras que, como ustedes detallaban, la Administración Nacional de Puertos estaría en condiciones de realizar -no sé si a la altura de esta empresa-, lo que significaría un importantísimo ahorro para las menguadas arcas del Estado uruguayo.

Creo que es bueno que hayan concurrido a explicitar esto, en un rápido pantallazo, en tiempos tan difíciles en los que escasea el dinero y en los que los recursos que tenemos deben ser bien administrados. Si hay posibilidades de que el Estado uruguayo en cualquier estamento -sea en la Administración Nacional de Puertos o en cualquier otro lugar donde se prestan servicios a la comunidad-, administre los recursos que tiene con sensatez, criterio y responsabilidad, es bueno que hayan expresado esto y tal vez puedan dar respuesta a nuestras preguntas.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Me habría gustado tener el material para estudiarlo. Lo que pude captar fue muy poco, pero veo que el señor Diputado Castromán Rodríguez, al haber podido estudiar previamente el planteamiento de ustedes, tiene una ventaja importante.

Desde nuestra óptica el puerto de Montevideo ha tenido un funcionamiento muy bueno en los últimos años, que ha posibilitado multiplicar varias veces su actividad.

De acuerdo con los datos que tenemos sobre los precios internacionales, la contratación del dragado es buena. En el material que estamos recibiendo -aunque no somos técnicos en la materia- hay cifras que tienen su impacto, por lo que hablaremos con las autoridades del Puerto y luego la Comisión evaluará los pasos que dará, pero creo que es bueno recibir la opinión de ustedes y tal vez podamos mejorar lo que se está haciendo, que es el objetivo de esta Comisión

Personalmente, de acuerdo con los datos que tengo con respecto a la actividad del puerto de Montevideo, estoy conforme con lo que ha ocurrido en los últimos años.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Creo que hace tiempo que estamos dando vueltas alrededor de estos temas, sabiendo lo que está ocurriendo y siendo espectadores de una situación con la que a veces uno siente que no estamos contribuyendo casi nada porque en realidad, a nuestro juicio, aquí se siguen cometiendo los mismos errores que desde un principio estuvimos percibiendo.

De todas maneras, me parece que hay aspectos que sería bueno saber con mayor profundidad. Por ejemplo, algo que no me queda claro y que sería bueno que ustedes ilustraran es si la empresa RIOVIA S.A. -situándonos en el dragado cuya necesidad es cada vez mayor- tiene, además, otras empresas, o es un consorcio que maneja varias empresas y es la que está en la zona. Porque yo he sentido hablar de Boskalis, de Royal -que aquí no se mencionó-, y no sé si son parte del mismo consorcio. Entonces la primera pregunta sobre esta empresa es su origen, si ella es la que está operando en el dragado del canal Martín García, si es la misma que está haciendo el dragado del puerto de Montevideo o si es parte del consorcio que está trabajando allí.

Además, quisiera saber cómo se están manejando las banderas, cómo está trabajando el personal allí, qué cantidad personal tiene, si cuenta con personal uruguayo, o si tiene personal extranjero, cuál es su procedencia. También querría saber si se cumplen las leyes sociales, lo que seguramente estará determinado por las banderas.

Por otra parte, nosotros hemos recibido mucha información con respecto a lo que sucede con las dragas de la ANP, pero me gustaría que todos tuviéramos una idea de con cuántas dragas contamos y de qué tipo son. Muchas veces nos dicen: "Sí, pero de estas dragas no hay; estas dragas de refular no sirven para tal o cual lugar". Es decir, queremos saber si los costos de los que se habla están específicamente ligados al puerto de Montevideo, al canal Martín García o si son costos medios pero dependen de los pisos en que haya que trabajar.

Queremos respuestas nacionales; a nosotros nos preocupa mucho el tema fluvial y somos testigos de situaciones que no tienen ninguna mejora. Nos parece que vamos a tener que actuar sugiriendo cosas mucho más puntuales, por lo menos, los que estamos involucrados con esta temática.

Decía que me gustaría tener una idea clara en cuanto a las dragas que tenemos y al personal del que disponemos -aunque sabemos que ha sido desmantelado-: si tenemos competitividad y un equipo capaz de respaldar y trasladarse a hacer lo que se solicite, si se paga el precio que se estipule para tal o cual caso. Esas son las cuestiones que no tenemos claras. Eso en lo que tiene que ver con el aspecto técnico y el funcionamiento de los trabajadores.

Quisiera saber si ha habido modificaciones en el escenario, teniendo en cuenta que tenemos un nuevo Presidente en la ANP. Sé que es muy reciente la presencia del ingeniero Loureiro, pero sería bueno saber dónde estamos parados con relación a todas estas cuestiones que refieren a la dirección de la Administración Nacional de Puertos. Es importante conocer si se sigue apuntando e insistiendo en lo mismo. Por supuesto que hay un plan maestro, pero en los últimos tiempos tengo la sensación de que se ha valorizado un poco más esa concepción que había de que con abrir las puertas del puerto ya se había hecho bastante. La subasta tiene sus resultados financieros, pero el escenario es el mismo; las cargas se han corrido de un lado a otro. La idea que se está vendiendo no se ajusta a la realidad. Hay que mirar los números para ver que las cargas se mueven de un lado a otro, pero que en realidad son las mismas; no hemos aumentado, lo que ha aumentado es la velocidad de cargas.

Probablemente nos estamos yendo del tema específico, pero creo que esto también es parte de su actividad, porque todo esto está dentro de ese escenario que sería importante analizar desde el punto de vista político general, ya que son insumos que necesitamos para tener respuestas mucho más sólidas.

SEÑOR MÉNDEZ.- Quisiera hacer una pequeña reseña con respecto a la licitación en general.

La empresa Boskalis dejó de dragar el famoso canal Martín García porque no le pagaban en Argentina ni en Uruguay. Tenía las dos dragas paradas. Como buena multinacional -barco parado no gana flete-, buscaron la forma de entrar en Uruguay a un costo tan bajo que ni siquiera a ellos les cierran los números: US$ 0,74 el metro cúbico. De todas maneras, tampoco se acercan a la realidad que tenemos nosotros como ANP, que en el

2002 sacamos 7:600.000 metros cúbicos de barro -aun trabajando mal- a US$ 0,54 el metro cúbico. Ni siquiera se asemeja a la operativa estatal; nosotros tenemos un costo mucho más bajo que ellos.

De todas maneras, esta empresa multinacional, teniendo en cuenta las obligaciones que tenía con el Estado -en este caso con ANP representando al Estado- por lo que establecía la licitación, se planteó traer dos dragas para hacer este trabajo en mucho menos tiempo. Una es la Beachway con bandera nacional; supongo que se está pagando a los trabajadores y las leyes sociales. La otra es la Cosmos I que tiene bandera panameña, donde supuestamente puede haber algún personal uruguayo y lo demás es todo extranjero, con la consecuencia de que no da trabajo a la marina mercante nacional.

¿Cuál es el resultado de esto? Que Argentina empezó a pagar parte del canal y la Beachway hace más de un mes está trabajando en ese país. A todo esto tenemos que la draga Cosmos I hace una semana que está rota y está en Argentina. O sea que el dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo no se está haciendo. Cabe preguntar a la Administración Nacional de puertos cuáles son las obligaciones que tiene esa empresa con el Estado uruguayo, para ver -más allá de que se le rompió la draga- qué van a hacer, si van a traer otra draga, si van a arreglar la que tienen y cuánto se van a demorar. Hay unas cuantas preguntas que pasan, inclusive, por los controles batimétricos. El Estado tiene que hacer ese tipo de controles para estimar los pagos. No sabemos si están bien hechos los controles. Esto se está desfasando mucho. El tan mentado dragado que salió a la prensa -nuestro amigo y querido Casalá, en su página de "El País" siempre habla loas de cómo trabajan las multinacionacionales- hoy no se está haciendo.

Entendemos que hay una política de demoras internas en el aparato burocrático del Estado, porque tenemos una draga que salió de dique hace dos meses, para la cual se compraron dos motores que todavía siguen sin colocarse, cuando estaba el compromiso de que se hiciera ese trabajo en dique. Una de las cosas que la ANP o el Estado nunca se plantea es cuál es el lucro cesante de esa draga por no funcionar a diario y cumplir con el rendimiento; está perdiendo alrededor de US$ 3.000 diarios, mientras que a esta empresita que está colocando los motores le podemos cobrar una multa de US$ 200 por día.

¿Qué hace todo esto? Que al final del año digan: "El Estado dragó 2:500.000 de metros cúbicos, ¿se dan cuenta que tenemos que privatizar porque no llegamos a los números?" Y resulta que en lugar de priorizar tener las dragas en cancha, el aparato burocrático hace que pasen este tipo de cosas y la draga pasa seis meses parada.

Este dragado lo podemos hacer nosotros muy bien; siempre lo hicimos y no hay antecedentes de que se haya quedado un barco varado en el canal. Ni hablemos del famoso problema de llevar el canal a 11 metros, que también lo podríamos haber hecho nosotros. Es más, para dar un ejemplo, en la época del señor Serrato hicimos el famoso dragado del canal Serrato llegando a 11 metros hasta el kilómetro 42, sin ningún tipo de problemas. Lo hicimos con la draga 9 que fue una compra de la Administración Nacional de Puertos.

Sobre RIOVIA, lo poco que sabemos es que Boskalis le terminó comprando las acciones. Es una empresa nacional situada en el departamento de Colonia que, en definitiva, es subsidiaria de Boskalis.

Otro tema que nos preocupa mucho es el famoso dragado del canal de La Teja, que siempre hicimos nosotros y ahora parece que también se lo quieren entregar a Boskalis. El puerto cobra peaje por el uso del canal -inclusive el de La Teja- y por los muros que existen en La Teja, que son de la Administración Nacional de Puertos. Por lo tanto, el dragado le corresponde hacerlo a la ANP, como siempre lo hizo. El problema es el siguiente. En el presupuesto de la ANP se destinaron US$ 8:000.000 para la licitación de este dragado. Se empezó con algo más de US$ 4:000.000, pero al profundizarse hasta 11 metros, se llegó a más de US$ 6:000.000 y, ¡claro! quedaban US$ 2:000.000 en vueltas que había que gastar. Por ahí ya enganchamos con el canal de la Teja y terminamos con los US$ 8:000.000 que están votados en el presupuesto, que, supuestamente, se consiguieron a través de un préstamo del BID.

Cabe acotar que tuvimos una famosa oferta desde Italia con la draga de Livorno, que el señor Presidente Jorge Batlle promocionó y publicitó. En realidad, el costo para traer esa draga era de US$ 1:500.000. Sin embargo, para no gastar esa plata, no se trajo esa herramienta que nos regalaban los italianos. Se trataba de una draga a cangilones con un barco para cargar barro, todo motorizado. No era de última generación, pero tenía solo veinte años de antigüedad. Sin embargo, se gastaron US$ 6:000.000 para entregar a una multinacional un dragado que podemos hacer nosotros.

SEÑOR LÓPEZ.- Me gustaría contestar la apreciación del señor Diputado Amaro Cedrés en el sentido de que el puerto cuadriplicó su movimiento.

Si miramos las estadísticas oficiales de la ANP vemos que en el 2001 se movieron 197.631 contenedores y en el 2002, 190.970. Quiere decir que bajó el movimiento de contenedores.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- La apreciación mía se debe a que hace unos años se movían 40.000 contenedores. En eso coincidimos. Estoy hablando del tiempo de la reforma cuando hubo un crecimiento que creo fue reconocido por todos. No me refería al último año.

SEÑOR LÓPEZ.- Lamentablemente, no traje las estadísticas generales, pero se las podemos entregar al señor Diputado Amaro Cedrés en cualquier momento.

El movimiento de contenedores venía aumentando todos los años en el puerto. Los picos mayores no tienen que ver con la privatización de la terminal de contenedores; sí tienen que ver con dos huelgas que hubo en Brasil, que en lugar de bajar los contenedores en ese país, lo hacían en Montevideo. Esos picos fueron los más altos y se produjeron en los años 1996 y 1997.

También quiero desmistificar la siguiente situación. La estadía de los buques ha mejorado en el puerto; eso es clarísimo. Han traído maquinarias nuevas, los privados han invertido, pero en la terminal de contenedores -que sería el lugar específico para mover contenedores- se mantiene la vieja grúa de la ANP -la grúa pórtico-, y la Terminal Cuenca del Plata puso otra que es del mismo año que la nuestra.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- No quiero que se desprenda de mi intervención el concepto de que el aumento del tráfico en el puerto se debe a la terminal de contenedores. Creo que la eficiencia del puerto en general aumentó. En ningún momento hice referencia a la terminal de contenedores que, por el tiempo que hace que está operando, no puede haber sido la causa del aumento del tráfico al que me referí.

SEÑOR LÓPEZ.- No quiero entrar en una polémica sobre la terminal de contenedores.

Desgraciadamente, debo desmitificar el tema de las cargas en el puerto de Montevideo. En enero, Terminal Cuenca del Plata movía el 5% de la cantidad total de contenedores, mientras que en el resto del puerto se movía el 95%. Cuando llegamos a diciembre de 2002, Terminal Cuenca del Plata movía 51% y el resto del puerto 49%. Eso quiere decir que se traspoló carga de un lado a otro, sin atraer nuevas cargas, que era lo que se buscaba en todo el movimiento portuario.

Nosotros queremos hacerle una pregunta a la Comisión sobre el dragado, dando algunos argumentos que podrán desechar o ampliar.

La primera pregunta es la siguiente. ¿Cuándo hay que dragar? ¿Cuándo necesita ser dragado un puerto? Un puerto debe tener la medida de profundidad que corresponde a su muelle. En el Uruguay se ha planteado, a lo largo de toda esta polémica sobre el puerto que queríamos, que había que dragar a 14 metros. Es imposible dragar a 14 metros porque el fundamento de los muros está a 11 metros; por lo tanto, los muros se caerían. Pero, además, se habló de ampliar el muelle de la terminal de contenedores a 14 metros, que sí se puede hacer, pero todavía no se hizo y está muy lejano a hacerse por el movimiento de contenedores que tiene la terminal, que tiene tiempo para llegar a lo que requiere el contrato con la ANP. Entonces, la profundidad del canal de acceso al puerto de Montevideo tiene relación directa con la de los muros. De nada vale que el canal de acceso tenga más metros de profundidad si entre los muros no entran los grandes barcos que se piensa traer.

Para nuestro sindicato no es imperioso dragar ahora. Como dijo mi compañero, no se ha quedado ningún barco varado. Además, está la ecuación de traer nuevas cargas al puerto de Montevideo. El dragado es una parte; la otra parte fundamental es captar nuevas líneas y mayor cantidad de contenedores que van a otro puerto. Esa es la competencia real. Hay que sacar contenedores al puerto de Santos y de Buenos Aires para ponerlos en Montevideo. En ese sentido no ha habido adelanto alguno; al puerto de Montevideo no llegan grandes barcos. Las líneas de grandes barcos llegan a otros puertos y allí se reparten. El puerto de

Montevideo -esto es muy viejo pero sigue siendo cierto- es de recalada. Por esa razón no vemos urgencia en este dragado. No hace posible el movimiento de contenedores ni la posibilidad de nuevas líneas de barcos, ya que no llegan a Montevideo y, además, significa un costo para el país de alrededor de US$ 8:000.000 o US$ 10:000.000, a través de la ampliación de contrato y otras modificaciones a la concesión primaria.

Entonces, ¿esto es un gasto para el país o una inversión? Si el país vislumbra el negocio de atraer cargas y buques de gran porte al país, sería una inversión. En este momento creemos que es un gasto, porque estamos lejos de esa situación.

Dar el trabajo a Boskalis es claramente una recompensa del Estado por lo que no se pudo pagar en el canal Martín García. Esto más o menos es la misma cantidad que no se le pudo pagar. Entonces, pensamos que esto es un subsidio. ¿Ahí termina el problema? No. El problema va más lejos porque nosotros pensamos -el sindicato habló con la empresa Boskalis- que la empresa quiere quedarse con el monopolio del dragado del puerto de Montevideo y de los puertos del interior. La empresa nos dijo que ellos quieren trabajar con un horizonte de diez años. ¿Qué prueba que quieren quedarse con el monopolio? Que fue contratada para el canal de acceso; ahora pide que se amplíe para el canal de ANCAP y, además, pidió ampliación de la licitación para el mantenimiento de los muros comerciales. Quiere decir que en esto estaría abarcando todo el dragado del puerto.

¿Por qué es perjudicial para el país que se convierta en un monopolio privado? Porque de ser el dragado un monopolio privado los costos del metro cúbico de barro los pone él. No hay competencia posible ni posibilidad de hacer la medición de otra manera; si yo tengo el monopolio, el Estado depende de mí y yo pongo los precios.

¿Por qué no puede dragar la ANP? Dejamos planteada esta pregunta a la Comisión. La ANP tiene dos dragas de succión importantes, con algunos problemas menores de fácil solución si hay voluntad. Es más; cuando se previó resolver profundidades para entrar un barco en la terminal de contenedores -hace muy poco tiempo- se llamó a la ANP para dragar, y se profundizó una parte del canal para que entrara un barco de mayores dimensiones que vino una sola vez y trajo los mismos contenedores que traía la línea con otros barcos; quiere decir que la carga no aumentó. Ese fue un barco que vino de Buenos Aires, recaló acá, tenía más dimensión, profundidad y calado que los que comúnmente llegan, y la ANP dragó y el barco entró sin ningún problema. Quiere decir que nuestro dragado es eficiente, se puede hacer y le cuesta mucho menos al país. Además, no se está ante la urgencia de que mañana se pueda quedar un barco varado. Aquí tenemos un tiempo prudencial para llegar a 11 metros y esperemos que con 11 metros vengan los barcos que se anuncian, que todavía no han llegado.

SEÑOR LUSCHER.- Creo que los compañeros han dicho todo, pero podríamos subrayar algún detalle que para nosotros es importante.

Tenemos los elementos para hacer el trabajo de succión y de muro. No tenemos dudas de que eso lo podemos hacer y el compañero acaba de especificar lo que hizo la ANP en el muelle escala. Es decir que se realizó ese trabajo que iban a hacer los privados aunque luego no se animaron porque no tenían los elementos, y por lo que creo pedían alrededor de US$ 100.000. Es decir que nosotros tenemos los elementos para hacer los trabajos de succión y de pie de muro. Es verdad que a veces nos faltan elementos porque a la ANP no le ha interesado reponer o reparar las embarcaciones que tenemos para hacer esos trabajos; eso es clarito.

Ya se hizo referencia a la draga de Livorno y creo que es claro que la intención política no era traerla sino simplemente que alguien de la ANP -no viajó ningún compañero del sindicato- se hiciera un par de viajecitos; dijeron que estaba todo bien, pero al Puerto no le interesó.

Con respecto a lo que se ha gastado aquí se brindó un detalle que quiero resaltar. La empresa Hams trabajó en dársena 1 y 2 para sacar 60.000 metros cúbicos y cobró US$ 231.026, a un costo de US$ 2,64 el metro cúbico, cuando nosotros en ese momento estábamos cobrando US$ 0,64 el metro cúbico. Ese fue un trabajo que hizo la Hams y que podría haber hecho el Puerto.

Creo que no hay mucho más para agregar pero para que los señores Diputados tengan alguna reseña queremos decir que hoy tenemos trabajando la draga 9 y que la draga que supuestamente ya tendría que estar trabajando, que es la 7, está parada desde el 25 de marzo por los generadores. Es decir que esa draga está sin

terminar de reparar y para nosotros es muy importante que empiece a trabajar. Si esa embarcación está cinco meses parada no es culpa nuestra; es un problema administrativo de los jerarcas de la Administración Nacional de Puertos que implica gastar unos pesitos. Nosotros hablamos de pesitos cuando se trata de US$ 60.000 o US$ 80.000 -que es muy poco comparado con las cifras que se gastan, que llegan a US$ 5:000.000 o US$ 6:000.000-, pero cuando nosotros pedimos una reparación rápida y eficaz para salir a trabajar, ese dinero no aparece.

Además, evidentemente que lo que aquí está faltando es un plan de trabajo que hemos estado discutiendo que tampoco se cumple. Hoy el Puerto no tiene un plan de trabajo para dragado de la ANP.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Me parece que sería importante profundizar lo referido al canal de La Teja, porque se mencionó al pasar que la empresa tiene interés en seguir con el criterio que parecería que se adoptó ahora, pagando con trabajo extra la deuda que tenemos en el canal Martín García. ¿Cómo sería esta situación? Porque de no hacer el trabajo esta empresa lo tiene que hacer la ANP, es decir ustedes, como lo han hecho siempre.

SEÑOR MÉNDEZ.- El dragado en el canal de La Teja siempre lo hicimos nosotros, con la vieja draga 5 -la Borneo, a vapor-, la draga 7 y la draga 9. Para nosotros hacer ese dragado no implica ningún tipo de problemas; calculamos que ahora ese canal puede estar aproximadamente en 4,5 metros de profundidad. No creo que la draga Cosmos I pueda hacer ese trabajo porque cala mucho; la draga que ellos tienen trabajando -que no está trabajando sino que se encuentra en Argentina- no serviría para hacer el canal de La Teja por ese motivo; es el doble de la que tenemos nosotros. Nosotros conocemos bien ese trabajo porque lo hicimos siempre; inclusive dragamos los muros en el canal de La Teja; es un trabajo que siempre hizo. Estas son nuevas modalidades para entregar parte del Estado, pues reitero que nosotros estamos en condiciones de hacer cualquier tipo de dragado en el puerto.

Contestando la pregunta de Domínguez, nosotros tenemos dos dragas a succión, una a cangilones, una grúa flotante, tenemos tres GH -dos motorizados y uno sin motorizar-, tres lanchas -una para hacer batimetría y las otras dos para hacer relevo- y tres remolcadores, el "Guenoa", el "Leandro Gómez" y el "Sanducero". Además, contamos con un personal de 180 compañeros.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Qué son los GH?

SEÑOR MÉNDEZ.- Los GH son unas barcazas que, por ejemplo, se ponen en un costado de la draga, acarrean el barro y luego lo tiran en la zona de descarga.

SEÑOR LÓPEZ.- El trabajo y el pago del canal de La Teja es un negocio entre empresas del Estado. Quiere decir que ANCAP y la ANP hacen un negocio y el dinero queda dentro del Estado; a veces cambian costos por combustible o realizan una compensación de deuda. Es decir que la diferencia de hacer el trabajo con una draga extranjera es que en ese caso el dinero se va fuera del país.

SEÑOR URES.- Me parece que el tema ha sido bien explicitado por los compañeros.

Queremos decir que estamos sumamente preocupados por esta situación. Sabemos que los legisladores tienen muchísimos temas candentes para tratar, pero como trabajadores que hace mucho tiempo que estamos en el Puerto sabemos que muchas veces -como lo hemos dicho en esta Comisión- se está buscando la manera de rebajar los costos del Estado y a eso apunta nuestro planteo. Entendemos que este debe ser un tema de preocupación para el país, ya que atravesamos una situación muy compleja de la que se hace difícil salir pero, sobre todo, nos aflige esta clase de contratos porque, en definitiva, al escarbar todo esto -nosotros vamos a seguir investigando y pedimos a los legisladores que también ayuden porque creo que todos debemos comprometernos a reducir los costos del Estado- nos damos cuenta de que no solamente se reducen costos del Estado diciendo que hay que sacar funcionarios, sino que estos gastos son los fundamentales; lo otro implica mandar gente a la calle y, por otra parte, están estos contratos que se están haciendo, que son compromisos internacionales que queremos denunciar como sindicato. Consideramos que debemos intercambiar muchas ideas con respecto a todo esto.

SEÑOR PRESIDENTE (Castromán Rodríguez).- Creo que esta reunión de trabajo ha sido muy provechosa; no tengo dudas de que los compañeros de la Comisión compartirán la invitación que haremos a la Dirección de la Administración Nacional de Puertos a fin de que comparezca, a la que le enviaremos la versión taquigráfica en la que ustedes han expresado su pensamiento como trabajadores y como gremialistas.

En lo personal nos comprometemos a enviar por escrito la pregunta relativa a por qué no puede dragar la ANP, que fue planteada aquí.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Quiero expresar que estamos de acuerdo con que asista la Dirección de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita y saben que las puertas de la Comisión están abiertas para seguir escuchándolos.

Se levanta la reunión.